

Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych.

Część LXXVII. — Wydana i rozesłana dnia 17. grudnia 1904.

Treść: (Nr 144—146.) 144. Obwieszczenie, dotyczące przekształcenia głównej komory II. klasy w Preußisch-Heinersdorf (na dworcu) na pomocniczą komorę I. klasy tudzież nadania pomocniczej komorze I. klasy w Frywałdzie charakteru głównej komory II. klasy. — 145. Obwieszczenie, dotyczące utworzenia nowego okręgu szacunkowego podatku osobisto-dochodowego dla obszaru nowo-ustanowionego starostwa Zborów w Galicyi. — 146. Dokument koncesyjny na kolej lokalną z Tarnopola do Zbaraża.

144.

Obwieszczenie Ministerstwa skarbu z dnia 2. grudnia 1904,

dotyczące przekształcenia głównej komory II. klasy w Preußisch-Heinersdorf (na dworcu) na pomocniczą komorę I. klasy tudzież nadania pomocniczej komorze I. klasy w Frywałdzie charakteru głównej komory II. klasy.

Główną komorę II. klasy w Preußisch-Heinersdorf (na dworcu) przekształcono z dniem 1. listopada 1904 na pomocniczą komorę I. klasy a pomocniczej komorze I. klasy w Frywałdzie nadano równocześnie charakter głównej komory II. klasy.

Przysługujące dotychczasowej głównej komorze II. klasy w Preußisch-Heinersdorf prawa: przeprowadzania postępowania deklaracyjnego, nieograniczonego postępowania wyjściowego względem towarów transytowych dalej wolnego od cła odprawiania ruchomości podróżnych, naprzód lub dodatkowo przesyłanych wreszcie przeprowadzania rewizji na przestrzeni w obrocie kolejowym do Prus — pozostawiono temu urzędowi także i po przekształceniu go na pomocniczą komorę I. klasy.

Pomocnicza komora I. klasy w Preußisch-Heinersdorf upoważniona jest ponadto do odprawiania opakowań swojskich przesyłek eksportowych,

powracających z zagranicy, oraz do wymiaru cła od towarów z pod poz. tar. 114, 124 a), b), c), 124 bis a), b), c), d), 125 a), b), c), 128 in, 131, 154 c) in, f), 158 a), b), c) (wyjąwszy uwagę) do 75 zł. oraz od chemicznych materiałów posiłkowych z pod poz. tar. 318 in, 324 bis, a to w miarę kompetencji, przysługującej głównym komorom II. klasy.

Kosel wlr.

145.

Obwieszczenie Ministerstwa skarbu z dnia 6. grudnia 1904,

dotyczące utworzenia nowego okręgu szacunkowego podatku osobisto-dochodowego dla obszaru nowo-ustanowionego starostwa Zborów w Galicyi.

Dla obszaru nowo-utworzonego starostwa Zborów w Galicyi (obwieszczenie Ministerstwa spraw wewnętrznych z dnia 17. sierpnia 1904, Dz. u. p. Nr.88), ustanawia się na zasadzie §§ów 177 i 179 ustawy z dnia 25. października 1896, Dz. u. p. Nr. 220, z dniem 1. stycznia 1905 poczynsz komisję szacunkową dla rozkładu podatku osobisto-dochodowego, złożoną z 6 członków.

W ślad za tem uzupełnić należy spis okręgów szacunkowych dla podatku osobisto-dochodowego, ogłoszony reskryptem Ministerstwa skarbu z dnia

4. października 1897, Dz. u. p. Nr. 233, w sposób następujący:

(Strona 1356 XCII. części Dziennika ustaw państwa, wydanej dnia 9. października 1897.)

G a l i c y a					
1	2	3	4	5	6
Numer okręgu	Okrąg szacunkowy	Miejscowa	Powiatowa	Siedziba komisji	Ilość członków komisji
		Komisya			
87a	Powiat polityczny Zborów		1	Starostwo w Zborowie	6

Kosel wtr.

146.

Dokument koncesyjny z dnia 14. grudnia 1904,

na kolej lokalną z Tarnopola do Zbaraża.

Na zasadzie Najwyższego upoważnienia nadaje w porozumieniu z interesowanymi Ministerstwami Spółce akcyjnej „Kolej lokalna Tarnopol—Zbaraż“ koncesyę na budowę i utrzymywanie w ruchu kolei żelaznej, która ma być wybudowana jako zwyczajniotorowa kolej lokalna z Tarnopola — stacji c. k. kolei państwowych — do Zbaraża, a to w myśl postanowień ustawy o koncesyach na koleje żelazne z dnia 14. września 1854, Dz. u. p. Nr. 238, jakoteż ustaw z dnia 31. grudnia 1894, Dz. u. p. Nr. 2 z r. 1895 i z dnia 14. lipca 1903, Dz. u. p. Nr. 150, pod następującymi warunkami i zastrzeżeniami:

§ 1.

Względem kolei, będącej przedmiotem tego dokumentu koncesyjnego, korzysta koncesyonaryszka z dobrodziejstw, przewidzianych w artykule V ustawy z dnia 31. grudnia 1894, Dz. u. p. Nr. 2 z r. 1895.

§ 2.

Kolei koncesyonowanej zapewnia państwo na czas od otwarcia ruchu aż do upływu 76go roku okresu koncesyjnego gwarancyę czystego dochodu rocznego w tej wysokości, jakiej wymagać będzie zabezpieczenie oprocentowania po cztery od sta i amortyzacji pożyczki pierwszeństwa, celem zgromadzenia kapitału zaciągnąć i w przeciągu powyższego okresu umorzyć się mającej, a to w taki sposób, że gdyby czysty dochód roczny nie dorównywał sumie zagwarantowanej, część niedostająca dopłaci rząd.

Wspomnianą pożyczkę pierwszeństwa zaciągnąć jednak wolno tylko do tej przez rząd oznaczonej imiennej wysokości, której wymagać będzie uzyskanie sumy 1,635.000 K w gotówce.

§ 3.

Z czystego rocznego dochodu, w § 2 zagwarantowanego, obrócić należy na umorzenie pożyczki pierwszeństwa, która ma być zaciągnięta, taką kwotę, jaką rząd wyznaczy stosownie do planu amortyzacyjnego, podlegającego jego zatwierdzeniu, według którego cały kapitał zakładowy ma być w ciągu okresu koncesyjnego umorzony.

§ 4.

Dodatek, który rząd ma opłacać z tytułu przyjęcia gwarancyi, wypłacany będzie po sprawdzeniu przedłożonego ze wszystkimi dowodami rachunku rocznego, a to najpóźniej w trzy miesiące po jego przedłożeniu.

Jednakże na opłatę umówionych odsetek od pożyczki, tudzież na umarzanie pożyczki stosownie do planu w oznaczonych terminach płatności, skarb państwa wypłacać będzie już i przed tym terminem, — w miarę potrzeby, sprawdzonej na podstawie preliminarza przychodów i z zastrzeżeniem ostatecznego obliczenia się na podstawie rachunku rocznego, — kwoty częściowe, jeżeli koncesyonaryszka tego zażąda, na sześć tygodni przed terminem płatności.

Gdyby po ostatecznem ustaleniu rachunku rocznego — który przedłożyć należy ile możliwości w przeciągu trzech miesięcy po upływie roku administracyjnego — pokazało się, że zaliczki wymierzono za wysoko, winna koncesyonaryszka bezzwłocznie zwrócić otrzymaną nadwyżkę z doliczeniem sześciu procentowych odsetek.

Z roszczeniem prawa do dopłaty ze strony państwa zgłaszać się należy najpóźniej w przeciągu

roku po upływie dotyczącego roku administracyjnego, gdyż w przeciwnym razie prawo to gaśnie.

§ 5.

Kwotę, którą rząd zapłaci wskutek przyjęcia gwarancyi, uważać należy tylko za zaliczkę, podlegającą oprocentowaniu po cztery od sta rocznie.

Gdy czysty dochód kolei przewyższa zagwarantowaną sumę roczną, dotycząca nadwyżka oddawana być ma bezzwłocznie rządowi na spłacenie udzielonej zaliczki wraz z odsetkami aż do całkowitego jej umorzenia.

W przypadku tym ma zaspokojenie płatnych odsetek pierwszeństwo przed zwrotem zaliczek.

Pretensye państwa z tytułu zaliczek lub odsetek — nie zapłaconych jeszcze w chwili, gdy koncesya zgaśnie lub gdy kolej zostanie wykupiona — zaspokojone będą z pozostałego jeszcze majątku przedsiębiorstwa, do którego w szczególności zalicza się także wynagrodzenie, które ma być zapłacone tytułem wykupna kolei (§ 17).

§ 6.

Koszta notowania obligów na giełdach krajowych i zagranicznych, opłaty stemplowe od kuponów jakoteż podatki, które po upływie lat wolności podatkowej przedsiębiorstwo ma opłacać, wolno umieszczać w rachunku ruchu jako pozycję wydatkową.

Toż samo odnosi się do dodatków za zawiądowanie, przypadających od zaciągniętej pożyczki pierwszeństwa, jakoteż do podatków i należności, któreby miały być zwracane instytucji finansowej, udzielającej pożyczki.

Od dopłat państwa nie opłaca przedsiębiorstwo żadnego podatku.

§ 7.

Budowę koncesyonowanej kolei należy skończyć najpóźniej w przeciągu dwóch lat, licząc od dnia dzisiejszego. Gotową kolej oddać należy bezzwłocznie na użytek publiczny i utrzymywać w ruchu bez przerwy przez cały okres koncesyjny.

Jako rekojmie dotrzymania powyższego terminu budowy, jakoteż wykonania i urządzenia kolei zgodnie z koncesją, ma koncesyonaryuszka na żądanie rządu złożyć stosowną kaucję w papierach wartościowych, nadających się do lokacyi pieniędzy sierocech.

W razie niedotrzymania powyższych zobowiązań z winy koncesyonaryuszki, kaucya ta uznana być może za przepadłą.

§ 8.

Do wybudowania koncesyonowanej kolei nadaje się koncesyonaryuszce prawo wywłaszczania podług przepisów ustawowych, w tej mierze obowiązujących.

Takież same prawo nadane będzie koncesyonaryuszce co do wybudowania wszelkich kolei podjazdowych, których budowę rząd ze względu na dobro publiczne uznałby za potrzebną.

§ 9.

Pod względem budowy koncesyonowanej kolei i ruchu na niej zastosować się winna koncesyonaryuszka do osnowy tego dokumentu koncesyjnego, do warunków koncesyjnych, ustanowionych przez Ministerstwo kolei żelaznych, do innych zarządzeń, jakie w tym względzie będą wydane jakoteż do istniejących w tej mierze ustaw i rozporządzeń, w szczególności do ustawy o koncesjach na koleje żelazne z dnia 14. września 1854, Dz. u. p. Nr. 238, i do regulaminu ruchu dla kolei żelaznych z dnia 16. listopada 1851, Dz. u. p. Nr. 1 z r. 1852 wreszcie do ustaw i rozporządzeń, któreby w przyszłości zostały wydane.

Pod względem ruchu będzie można odstąpić od środków bezpieczeństwa i przepisów ruchu, ustanowionych w regulaminie ruchu kolei żelaznych i w odnośnych postanowieniach dodatkowych o tyle, o ile ze względu na szczególne stosunki obrotu i ruchu na koncesyonowanej kolei a w szczególności ze względu na zmniejszoną jej chyżość Ministerstwo kolei żelaznych uzna to za dopuszczalne; trzymać się w takim razie należy osobnych przepisów ruchu, które w tej mierze wyda Ministerstwo kolei żelaznych.

§ 10.

Budowa koncesyonowanej kolei wykonana być ma podług zarządzeń, jakie w tej mierze wyda Ministerstwo kolei żelaznych, pod bezpośrednim kierunkiem i nadzorem tego Ministerstwa względnie urzędu, który ono do tego wydeleguje.

Budowa i dostawy powierzane być mają na podstawie szczegółowego projektu i kosztorysu, ułożonego przy odpowiednim wpływie organów państwowych a to z bezpośrednim współudziałem rządu i ile możności według warunków, stosowanych zazwyczaj przy budowie kolei państwowych.

Roboty budowlane powierzyć należy oddzielnie od gromadzenia kapitału.

§ 11.

Koncesyonaryuszka ma prawo zaciągnąć pod warunkami przez rząd ustalonymi pożyczkę pierwszeństwa, w imiennej kwocie (§ 2) przez rząd

ustanowionej rozłożoną ewentualnie na częściowe zapisy długu, oprocentowaną po cztery od sta i splacalną w przeciągu 76 lat.

Emisja tej pożyczki pierwszeństwa nastąpić ma według zarządzeń rządu.

Cyfra kapitału zakładowego rzeczywistego, jakoteż imiennego, podlega zatwierdzeniu rządu.

W tym względzie przyjmuje się za zasadę, że oprócz kosztów na sporządzenie projektu, budowę i urządzenie kolei wraz z kosztami sprawienia taboru kolejowego za zezwoleniem rządu rzeczywicie wyłożonych i należycie udowodnionych, tudzież kwoty, którą rząd wyznaczy na zakupno zapasów materiałów i dotacyi kasowych, łącznie z odsetkami interkalarnymi i ratami amortyzacyjnymi w ciągu budowy rzeczywicie zapłaconemi, tudzież ze stratą na kursie przy gromadzeniu kapitału rzeczywicie poniesioną — żadnych wydatków dalszych jakiegobądź rodzaju liczyć nie wolno.

Gdyby po zupełnem wyczerpaniu pierwszego kapitału zakładowego jeszcze jakie nowe budowle wystawione lub urządzenia ruchu pomnożone być miały, mogą być koszta przez to poniesione doliczone do kapitału zakładowego, jeżeli rząd zgodził się na wzniesienie projektowanych nowych budowli lub pomnożenie urządzeń ruchu a koszta należycie będą wykazane.

§ 12.

Transporty wojskowe uskuteczniać być muszą po niższych cenach taryfowych. Taryfę wojskową stosuje się do przewozu osób i rzeczy według postanowień, które tak w tej mierze, jak i względem ulg dla podróżujących wojskowych, każdorazem obowiązująco będą na austriackich kolejach państwowych.

Postanowienia te stosują się także do obrony krajowej i pospolitego ruszenia obu połów monarchii, do tyrolskich strzelców krajowych i do żandarmerii, a to nie tylko do podróży na koszt skarbu państwa, lecz także do podróży służbowych na ćwiczenia wojskowe i zebrania kontrolne, odbywanych własnym kosztem.

Koncesjonaryuszka obowiązana jest przystąpić do zawartej przez austriackie spółki kolejowe umowy co do zakupna i utrzymywania w pogotowiu środków do uskuteczniania transportów wojskowych, pomagania sobie nawzajem służbą i taborami w razie przewożenia większych transportów wojskowych, dalej zastosować się do przepisów dla kolei żelaznych na wypadek wojny — jakie będą kiedykolwiek obowiązywały — jakoteż przystąpić do umowy

dodatkowej o przewożeniu na rachunek skarbu wojskowego obłożnie chorych i rannych, która weszła w wykonanie z dniem 1. czerwca 1871.

Każdoczesny przepis, tyczący się transportów wojskowych na kolejach żelaznych, tudzież każdorazem przepisy dla kolei żelaznych na wypadek wojny, nabywają dla koncesjonaryuszki mocy obowiązującej od dnia otwarcia ruchu na koncesjonowanej kolei. Przepisy rzeczonożego rodzaju, które dopiero po tym terminie zostaną wydane i nie będą ogłoszone w Dzienniku ustaw państwa, staną się dla koncesjonaryuszki obowiązującymi wtedy, gdy jej urzędownie zostaną podane do wiadomości.

Zobowiązania te ciężą na koncesjonaryuszce tylko o tyle, o ile dopełnienie ich będzie możliwem na tej kolei jako drugorzędnej a wskutek tego zbudowanej i urządzonej z dozwolonemi ułatwieniami.

Koncesjonaryuszka obowiązana jest przy obsadzaniu posad mieć wzgląd na wysłużonych podoficerów armii, marynarki wojennej i obrony krajowej, w myśl ustawy z dnia 19. kwietnia 1872, Dz. u. p. Nr. 60.

§ 13.

Do przewozu korpusów straży cywilnej (straży bezpieczeństwa, straży skarbowej itp.) stosować należy w analogiczny sposób niższe ceny taryfowe, jakie obowiązują co do transportów wojskowych.

§ 14.

Ruch na kolei, będącej przedmiotem tego dokumentu koncesyjnego, utrzymywać będzie przez cały okres koncesyjny państwo na rachunek koncesjonaryuszki, za co koncesjonaryuszka obowiązana będzie zwracać zarządowi kolei państwowych koszta z powodu tego utrzymywania ruchu rzeczywicie poniesione lub według okoliczności ryczałtowo oznaczone. Warunki utrzymywania tego ruchu unormuje kontrakt, który rząd zawrze w tym względzie z koncesjonaryuszką.

Dopóki kolej będzie istotnie korzystała z gwarancji państwa lub dopóki zaliczki z tytułu gwarancji wypłacone, nie będą państwu zwrócone, będzie rząd miał prawo wydawania według własnego uznania postanowień co do urządzeń ruchu, co do ustanawiania taryf dla przewozu osób i towarów, klasyfikacyi towarów i wszelkich warunków pobocznych, tyczących się przewozu towarów tudzież świadczeń przedsiębiorstwa kolejowego na rzecz niektórych gałęzi służby publicznej, w szczególności na rzecz zarządu pocztowego i państwowego zakładu telegrafów, przy czem będzie

niał wzgląd na każdorazem panujące stosunki obrotu.

Po upływie tego czasu winna się koncesyonaryuszka stosować do ustanowionych warunków ruchu, względnie do odnośnych postanowień, które obejmować ma kontrakt ruchu.

§ 15.

Koncesyonaryuszka obowiązana jest pod warunkami i zastrzeżeniami, podanymi w artykule XII. ustawy z dnia 31. grudnia 1894, Dz. u. p. Nr. 2 z r. 1895, dozwolić rządowi na jego żądanie każdego czasu współużywania kolei do przewozu między kolejami już istniejącymi lub dopiero w przyszłości mającymi powstać, na których państwo ruch utrzymuje i to w taki sposób, by rząd mógł z prawem dowolnego ustanawiania taryf przeprowadzać lub kazać przeprowadzać tak całe pociągi jak i pojedyncze wozy współużywaną koleją lub jej częściami, za opłatą stosownego wynagrodzenia.

§ 16.

Okres koncesyi łącznie z ochroną przeciw zakładaniu nowych kolei, w myśl § 9., lit. b) ustawy o koncesjach na koleje żelazne, oznacza się na lat 90, licząc od dnia dzisiejszego a gaśnie ona po upływie tego czasu.

Rząd może uznać koncesję za zgasłą także przed upływem rzeczonego czasu, gdyby określonych w § 7. zobowiązań co do skończenia budowy tudzież otwarcia ruchu nie dopełniono wskutek takiego przewinienia koncesyonaryuszki — które w myśl § 11 ustawy o koncesjach na koleje żelazne nie dałoby się usprawiedliwić.

§ 17.

Rząd zastrzega sobie prawo wykupienia koncesyonowanej kolei po jej wybudowaniu i otwarciu na niej ruchu w każdym czasie pod następującymi warunkami:

1. W razie wykupienia kolei polegać będzie wynagrodzenie na tem, że państwo weźmie na siebie w miejsce koncesyonaryuszki pożyczkę pierwszeństwa, w § 11 oznaczoną i wszelkie inne pożyczki hipoteczne, jakieby koncesyonaryuszka w celu pokrycia policzalnych kosztów budowy (§ 11, ustęp 4 i 5) za zezwoleniem rządu zaciągnęła, w kwotach, które w chwili wykupna jeszcze zalegają a nadto zapłaci kwotę, odpowiadającą wysokości kapitału akcyjnego w chwili wykupna jeszcze zalegającego, gotówką lub obligacjami długu państwa.

Obligacje długu państwa liczone będą w takim razie po kursie pieniężnym średnim, jaki obligacje długu państwa tego samego rodzaju, notowane urzędownie na giełdzie wiedeńskiej, będą miały w ciągu półrocza bezpośrednio poprzedzającego.

2. Przez wykupienie kolei i od dnia tego wykupienia przechodzi na państwo za wypłatą wynagrodzenia pod l. 1. przepisanego, bez dalszej zapłaty, własność, wolna od ciężarów względnie obciążona tylko zalegającą jeszcze resztą pożyczek, za zezwoleniem rządu zaciągniętych i używanie koncesyonowanej kolei ze wszystkimi do niej należącymi ruchomościami i nieruchomościami, licząc tu także tabor wozowy, zapasy materyałów i zapasy kasowe, ewentualne koleje podjazdowe, własnością koncesyonaryuszki będące i uboczne przedsiębiorstwa jakoteż rezerwowe kapitały ruchu i rezerwy utworzone z kapitału zakładowego, o ileby te ostatnie z zezwoleniem rządowym nie były już stosownie do swego przeznaczenia użyte

3. Uchwała rządu, tycząca się wykonania państwowego prawa wykupna, które nastąpić może tylko z początkiem roku kalendarzowego, oznajmiona będzie przedsiębiorstwu kolejowemu we formie deklaracji rządu najpóźniej do 31. października bezpośrednio poprzedzającego roku.

Deklaracja ta obejmować będzie następujące szczegóły:

- a) termin, od którego wykupienie następuje;
- b) przedsiębiorstwo kolejowe, będące przedmiotem wykupna i inne przedmioty majątkowe, które bądź jako przynależność przedsiębiorstwa kolejowego bądź jako zaspokojenie pretensyi państwa z tytułu gwarancji lub z jakichkolwiek innych tytułów prawnych przejść mają również na państwo;
- c) kwotę ceny wykupna (l. 1), którą państwo zapłacić ma przedsiębiorstwu kolejowemu. ewentualnie z zastrzeżeniem późniejszego sprostowania tymczasowo obliczoną, z oznaczeniem terminu i miejsca płatności.

4. Rząd zastrzega sobie prawo ustanowienia — jednocześnie z doręczeniem deklaracji, tyczącej się wykupna — osobnego komisarza do czuwania nad tem, żeby stan majątku, począwszy od tej chwili, nie został na szkodę państwa zmieniony.

Od chwili deklaracji, tyczącej się wykupna, wymaga wszelka sprzedaż lub obciążenie nieruchomości, w niej wymienionych, pozwolenia tego osobnego komisarza.

To samo odnosi się do przyjmowania wszelkich nowych zobowiązań, które albo przekraczają

zakres zwyczajnego toku interesów albo powodują trwałe obciążenie.

5. Koncesyonaryuszka obowiązana jest mieć o to staranie, aby rząd mógł w dniu na wykupienie wyznaczonym objąć w fizyczne posiadanie wszystkie przedmioty majątku w deklaracji wykupna wymienione.

Gdyby koncesyonaryuszka nie uczyniła zadość temu zobowiązaniu, będzie rząd miał prawo nawet bez zezwolenia koncesyonaryuszki i bez sądowej interwencji objąć w fizyczne posiadanie przedmioty majątku powyżej oznaczone.

Począwszy od chwili wykupienia, odbywać się będzie ruch na wykupionej kolei na rachunek państwa; przeto od tej chwili przypadają wszelkie dochody ruchu na korzyść państwa, na koszt jego zaś wszelkie wydatki ruchu.

Czyste dochody, jakie okażą się z obrachunku po chwilę wykupienia, pozostaną własnością przedsiębiorstwa kolejowego, które natomiast odpowiadać ma samo za wszelkie należności obrachunkowe i za wszelkie inne długi, pochodzące z budowy i ruchu kolei aż do chwili powyższej.

6. Rząd zastrzega sobie prawo zahipotekowania na podstawie deklaracji wykupna (l. 3), prawa własności państwa na wszystkich nieruchomościach majątkowych, wskutek wykupienia na państwo przechodzących.

Koncesyonaryuszka obowiązana jest oddać rządowi na jego żądanie do dyspozycji wszelkie dokumenty prawne, jakichby od niej jeszcze do tego celu potrzebował.

§ 18.

Gdy koncesya zgaśnie i od dnia jej zgaśnięcia przechodzi na państwo bez wynagrodzenia wolna od ciężarów własność i używanie koncesyonowanej kolei i wszystkich ruchomych i nieruchomych przynależności, licząc tu także tabor wozowy, zapasy materiałów i zapasy kasowe, koleje podjazdowe

i przedsiębiorstwa poboczne, gdyby je koncesyonaryuszka posiadała, jakoteż rezerwowe kapitały ruchu i rezerwy utworzone z kapitału zakładowego, w rozmiarze określonym w §ie 17, l. 2.

Tak wtedy, gdy koncesya zgaśnie jak i w razie wykupienia kolei (§ 17) zatrzymuje koncesyonaryuszka na własność fundusz rezerwowy, utworzony z własnych dochodów przedsiębiorstwa i ewentualne aktywa obrachunkowe, tudzież te osobne zakłady i budynki z własnego majątku wzniesione lub nabyte, do których zbudowania lub nabycia rząd upoważnił koncesyonaryuszkę z tym wyraźnym dodatkiem, że one nie mają stanowić przy należności kolei.

§ 19.

Komisarz przez rząd ustanowiony będzie miał także prawo bywania na posiedzeniach rady zarządczej lub innej reprezentacji, przedstawiającej zarząd spółki jakoteż na walnych zgromadzeniach, ile razy uzna to za stosowne i zawieszania wszelkich takich uchwał lub zarządzeń, któreby się ustawom, koncesyi lub statutowi spółki sprzeciwiały albo były szkodliwe dla publicznego dobra i finansowego interesu skarbu państwa, dającego gwarancję; w przypadku jednak takim winien komisarz przedstawić rzecz natychmiast Ministerstwu kolei żelaznych do decyzji, która wydana być ma niezwłocznie z mocą spółkę wiążącą.

§ 20.

Nadto zastrzega sobie rząd prawo tej treści, że gdyby, mimo poprzedniego ostrzeżenia, dopuszczono się ponownie naruszenia lub zaniedbania jednego z obowiązków, przepisanych dokumentem koncesyjnym, warunkami koncesyi lub ustawami, będzie temu zapobiegał środkami, odpowiadającymi ustawom a nadto według okoliczności uzna koncesję za zgastą jeszcze przed upływem okresu koncesyjnego, na który nadana została.

Wittek wlr.